SECRÉTARIAT D'ÉTAT AUX COMMUNICATIONS

TARIFS DE TRANSPORT SUR LES CHEMINS DE FER D'INTERET GENERAL

I° Propositions de tarifs présentées à l'homologation ministérielle.

La Société nationale des chemins de fer français a soumis à l'homologation ministérielle la proposition d'inscrire les « fûts métalliques ouverts suivant une génératrice et mis à plat », dans le chapitre 1er (§ I) du tarif spécial P. V. n° 26, avec application du barème A. 1 par expédition de 30 kg. à 1 tonne et du barème 134, par expédition d'une tonne pour les envois non exportés, et du barème A2 par expédition de 30 kg. à 1 tonne et des barèmes 234 jusqu'à 100 km. et 136 au delà par expédition d'une tonne pour les envois exportés.

(*Paris, le 21 mai 1942.*)

La Société nationale des chemins de fer français a soumis à l'homologation ministérielle la proposition d'apporter, au tarif spécial n° 129, chapitre 16, les modifications suivantes:

Tarif spécial n° 129.

Chapitre 16.

TRANSPORTS EN CADRES

SECTION II

Transports à charge (*).

. . . . . .

(*) A titre temporaire, les cadres non munis d'organes de roulement, pesant à charge plus de 1.000 kg., expédiés à destination d'une localité desservie par une gare de la Société nationale des chemins de fer français ou d'un chemin de fer secondaire à voie normale, participant ou non au tarif et livrables en gare, ne sont admis au transport qu'à l'une des conditions suivantes:

a) La gare destinataire est pourvue d'un appareil de levage dont la puissance permet le déchargement de ces cadres de wagon à voiture;

b) La gare destinataire n'étant pas pourvue d'un appareil de levage d'une force suffisante, l'expéditeur joint à sa déclaration d'expédition une attestation du destinataire donnant l'assurance qu'il possède les moyens nécessaires pour effectuer la manutention des cadres.

Lorsque le destinataire ne respecte pas l'engagement qu'il a pris, il est perçu, pour chaque cadre, un droit fixe de 20 fr. par mètre cube de contenance avec minimum de 200 fr. par unité.

. . . . . .

Article 15.

Manutention.

1° Cadres remis ou livrés en gare:

a) Cadres munis d'organes de roulement, d'une contenance minimum de 1 m³ et maximum de 3 m³ (à l'exclusion des cadres spéciaux destinés au transport des liquides).

Le chargement des cadres. . . . . .

b) Cadres non munis d'organes de roulement, d'une contenance de 3 m³ et au-dessous:

Cadres d'une contenance de plus de 3 m³;

Cadres spéciaux destinés au transport des liquides.

Le chargement des cadres. . . . . .

SECTION III

Transports à vide des cadres autres que ceux qui sont fournis par la Société nationale des chemins de fer français aux conditions de la section I, paragraphe I.

. . . . . .

SECTION IV

Dispositions diverses.

Article 30.

Factage, camionnage et réexpédition.

Lorsque la demande en est faite, soit par l'expéditeur, soit par le destinataire, les cadres sont enlevés ou livrés à domicile dans les localités désignées au tableau III annexé au présent tarif, pourvu que le poids de chaque cadre ne soit pas supérieur au poids maximum par unité indiqué en regard desdites localités.

(*Paris, le 21 mai 1942.*)

La Société nationale des chemins de fer français a soumis à l'homologation ministérielle la proposition de remplacer les dispositions actuelles du chapitre 16 du tarif spécial P. V. n° 13 par les dispositions suivantes:

Chapitre 16.

Régions Ouest, Sud-Ouest, Sud-Est et lignes de l'ancien réseau des Ceintures de Paris.

Minerais de fer en vrac.

A destination des usines métallurgiques du bassin de la Ruhr: d'une gare quelconque des régions Ouest ou Sud-Ouest située dans la partie du territoire français occupée par les troupes allemandes, aux gares désignées ci-après:

Caen, Conflans-fin-d'Oise, le Havre, Juvisy, Rouen, Orléans, Sucy-Bonneuil et Villeneuve-Saint-Georges:

1° Par groupe de wagons chargés à leur capacité complète et formant une expédition d'au moins 300 tonnes. — Barème spécial n° 8;

2° Par groupe de wagons chargés à leur capacité complète et formant une expédition d'au moins 500 tonnes. — Barème spécial n° 9.

(*Paris, le 28 mai 1942.*)

La Société nationale des chemins de fer français a soumis à l'homologation ministérielle la proposition de modifier les tarifs généraux pour le transport des marchandises, le tarif spécial P. V. n° 29, chapitre 2, et le tarif spécial n° 129, chapitre 16, comme il est indiqué ci-après:

Tarifs généraux pour le transport des marchandises.

Article 47.

Chargement et déchargement des wagons.

I. — Chargement des wagons.

Modification, comme suit, des dispositions du renvoi (3);

(3) Si le chargement n'a pas été commencé dans les délais prévus au présent paragraphe, le chemin de fer a la faculté de considérer la demande de wagons comme annulée et, nonobstant le payement par l'expéditeur du droit de stationnement prévu à l'article 48 des présent tarifs, de mettre les wagons à disposition d'un autre expéditeur.

(Le reste sans changement.)

II. — Déchargement des wagons.

Modification, comme suit, du texte du renvoi (1):

(1) A titre provisoire, si l'avis d'arrivée

. . . . . .

leur déchargement doit être complètement effectué le jour même, au plus tard à midi.

Si, par suite de la non ouverture de son établissement, la destinataire ne peut recevoir avant 8 heures l'avis donné par téléphone, les délais courent comme s'il l'avait reçu, à la condition que cet avis soit confirmé au plus tard à 8 h. 30.

Article 48.

Stationnement des wagons. — Restitution des agrès.

I. — Stationnement des wagons (voir également art. 21).

Insertion, à la suite de l'en-tête du tableau « Droits à percevoir par wagon » ainsi qu'à la fin de la phrase « Droit à ajouter pour chaque demi-journée indivisible en sus de la quatrième: 132 fr. » d'un renvoi (3) ainsi conçu:

(3) A titre provisoire, le droit de stationnement à percevoir par wagon est fixé à 125 fr. pour chaque demi-journée indivisible de retard.

Modification, comme suit, du texte du renvoi (2):

(2) A titre provisoire, il est perçu en outre 125 fr. pour la demi-journée de mise à disposition.

(*Supplément. — Fin.*)

Article 59.

Demandes des wagons.

Insertion, à la suite du titre « Demande des wagons » d'un renvoi (3) ainsi conçu:

(3) Jusqu'au 31 décembre 1942, l'annulation d'une demande de matériel n'est acceptée que contre payement, par l'expéditeur, d'un droit d'annulation dont le montant est égal:

A la moitié du droit de stationnement prévu par l'article 62 des présents tarifs, si la demande d'annulation parvient à la gare de départ avant l'envoi, à l'expéditeur, de l'avis de mise à la disposition des wagons demandés;

A la totalité dudit droit dans le cas contraire.

Article 61.

Chargement et déchargement des wagons

(voir également art. 21).

I. — Chargement des wagons (1).

Modification, comme suit, des dispositions du renvoi (1):

(1) Si le chargement n'a pas été commencé dans les délais prévus au présent paragraphe, le chemin de fer à la faculté de considérer la demande de wagons comme annulée et, nonobstant le payement, par l'expéditeur, du droit de stationnement prévu à l'article 62 des présent tarifs, de mettre les wagons à disposition d'un autre expéditeur.

(Le reste sans changement.)

Renvoi (2):

Modification, comme suit, des dispositions de ce renvoi:

(2) Jusqu'au 31 décembre 1942, lorsque le délai de chargement déterminé comme il est indiqué au présent paragraphe. . . . . il est alloué à l'expéditeur une prime égale au droit de stationnement résultant de l'application des dispositions de l'article 62 ci-après pour la première période de vingt-quatre heures de retard.

Cette prime ne peut. . . . . .

Elle n'est pas allouée. . . . . .

Renvoi (3):

Modification, comme suit, du dernier alinéa de ce renvoi:

(3) . . . . . .

Lorsqu'un embranché ne peut recevoir . . . . . il est perçu de lui pour chaque wagon vide arrêté sur les voies du chemin de fer, une indemnité de 100 fr.

II. — Déchargement des wagons.

Insertion, après l'indication « 8 heures » figurant aux 1° 2° (1er alinéa), d'un renvoi (4) ainsi conçu:

(4) A titre provisoire, si par suite de la non ouverture de son établissement, le destinataire ne peut recevoir avant 8 heures l'avis donné par téléphone, les délais courent comme s'il l'avait reçu, à la condition que cet avis soit confirmé au plus tard à 8 h. 30.

Renvoi (1):

Modification, comme suit, des dispositions de ce renvoi:

(1) Jusqu'au 31 décembre 1942, une prime spéciale de 100 fr. par wagon est allouée au destinataire . . . . . .

Cette prime est portée à 150 fr. lorsque le déchargement . . . . . .

(Le reste sans changement).

Renvoi (2):

Modification, comme suit, des dispositions de ce renvoi:

(2) Jusqu'au 31 décembre 1942, lorsque le délai de déchargement déterminé comme il est indiqué ci-dessus . . . . . il est alloué au destinataire une prime égale au droit de stationnement résultant de l'application des dispositions de l'article 62 ci-après pour la première période de 24 heures de retard.

(Le reste sans changement).

Article 62.

Stationnement des wagons. — Restitution des agrès.

Suppression du renvoi (1).

I. — Stationnement des wagons (voir également art. 21 et 61).

Insertion, à la suite de l'en-tête du tableau « Droits à percevoir par wagon » ainsi qu'à la fin de la phrase: « Droit à ajouter pour chaque période de vingt-quatre heures indivisible en sus de la 3e: 138 fr. », d'un nouveau renvoi (1) ainsi conçu:

(1) A titre provisoire, le droit de stationnement à percevoir par wagon est fixé à 200 fr. pour chaque période de vingt-quatre heures indivisible de retard.

Renvoi (2):

Modification, comme suit, des dispositions de ce renvoi:

(2) A titre provisoire, il est perçu, en outre, 200 fr. pour la journée de mise à disposition

Article 63

Wagons appartenant à des particuliers (voir également art. 21 et 61).

Suppression des renvois (1), (3), (4) et (5).

Insertion à la suite de l'en-tête du tableau « Droits à percevoir par wagon » ainsi qu'à la fin de la phrase « Droit à ajouter pour chaque période de vingt-quatre heures indivisible en sus de la 3e: 88 fr. », d'un nouveau renvoi (1) ainsi conçu :

(1) A titre provisoire, les droits de stationnement sont remplacés par les suivants:

Droits à percevoir par wagon.

Wagons spécialement aménagés pour le transport des liquides inflammables et contenant effectivement un liquide inflammable:

Pour chacune des trois premières périodes indivisibles de vingt-quatre heures: 100 fr.

Pour chaque période indivisible de vingt-quatre heures en sus de la 3e: 350 fr.

Wagons-réservoirs affectés au transport des boissons:

Pour chaque période indivisible de vingt-quatre heures: 200 fr.

Autres wagons: pour chaque période indivisible de vingt-quatre heures: 100 fr.

Tarif spécial P. V. n° 29, chapitre 2.

Article 1er.

Demande et fourniture du matériel.

Insertion à la fin du titre de cet article, d'un renvoi (1) ainsi conçu:

(1) Jusqu'au 31 décembre 1942, l'annulation d'une demande de matériel n'est acceptée que contre payement, par le propriétaire de l'embranchement, d'un droit d'annulation et à condition qu'elle soit présentée avant la mise à disposition, au point de jonction de l'embranchement, du wagon demandé.

Le droit d'annulation est fixé à 50 p. 100 de l'indemnité de retard prévue pour la première période de vingt-quatre heures d'excédent de séjour soit par l'article 4, soit par l'article 3 du présent tarif, suivant le régime auquel est soumis l'embranchement.

Article 4.

Régime général concernant les droits d'embranchements et délais de séjour. — Taxation au poids.

Renvoi (2):

Modification, comme suit, des dispositions de ce renvoi:

(2) A titre provisoire, cette indemnité est fixée comme suit:

Durée du retard.	Droits à percevoir par wagon.
Une journée.....	100 fr.
Deux journées.....	200 fr.
Trois journées.....	300 fr.

Indemnité à ajouter pour chaque journée indivisible en sus de la troisième: 200 fr.

Article 5.

Régime spécial concernant les droits d'embranchement et délais de séjour. — Taxation au wagon.

. . . . . .

3° Délais de séjour et indemnités pour retard ou pour non utilisation du matériel.

Insertion, dans le troisième alinéa, après l'indication « L'indemnité en cas de retard est fixée par wagon à: », ainsi qu'à la fin du quatrième alinéa, d'un renvoi (6) ainsi conçu:

(6) A titre provisoire, cette indemnité est fixée comme suit:

25 fr. lorsque le retard n'excède pas 6 heures (nuit comprise).

60 fr. lorsque le retard n'excède pas 12 heures (nuit comprise).

100 fr. lorsque le retard n'excède pas 18 heures (nuit comprise).

150 fr. lorsque le retard n'excède pas 24 heures (nuit comprise).

Au delà de 24 heures, il est perçu en sus 40 fr. par période indivisible de 6 heures de retard (nuit comprise).

ANNEXE I

Région Est.

Expéditions par rames ou par trains complets.

Insertion, dans le deuxième alinéa, après l'indication « 7 fr. 7 », d'un renvoi (2) ainsi conçu:

(2) A titre provisoire, cette pénalité est portée à 15 fr.

ANNEXE II

Région Nord.

§ I. — *Expéditions en provenance des embranchements particuliers desservant des concessions houillères ou des usines de carbonisation pour la fabrication du coke de four.*

Insertion, après l'indication « 7 fr. 2 » figurant à la fin du premier alinéa, d'un renvoi (1) ainsi conçu:

(1) A titre provisoire, cette pénalité est portée à 15 fr.

§ II. — *Expéditions par rames ou par trains complets.*

Insertion, dans le quatrième alinéa, après l'indication « 7 fr. 2 », d'un renvoi (1) ainsi conçu:

(1) A titre provisoire, cette pénalité est portée à 15 fr.

Tarif spécial n° 129.

Chapitre 16.

SECTION I

Article 4.

Demande et fourniture.

Dernier alinéa.

Insertion, à la suite de l'indication des droits de « 5 fr. 5 » et « 11 fr. », d'un renvoi (2) ainsi conçu:

(2) A titre provisoire, ce droit est porté à 12 fr. 5 par mètre cube de contenance avec minimum de 25 fr. par unité.

Article 6.

Délai de disposition et de restitution.

Cadres d'une contenance minimum d'un mètre cube et maximum de 3 mètres cubes (premier alinéa).

Cadres d'une contenance de plus de 3 mètres cubes (premier alinéa). Insertion, à la suite de l'indication du droit de 7 fr. 7 d., d'un renvoi (3) ainsi conçu:

(3) A titre provisoire, ce droit est porté à 20 fr.

Dernier alinéa:

Insertion, à la suite de l'indication des droits de 7 fr. 7 d. et 22 fr., d'un renvoi (4) ainsi conçu:

(4) A titre provisoire, ce droit est porté à 20 fr. par mètre cube de contenance, avec minimum de 50 fr. par unité.

Article 9.

Restitution.

Quatrième alinéa:

Insertion, à la suite de l'indication du droit de 12 fr. 5 d., d'un renvoi (3) ainsi conçu:

(3) A titre provisoire, ce droit est porté à 25 fr.

(*Paris, le 28 mai 1942.*)

La Société nationale des chemins de fer français a soumis à l'homologation ministérielle la proposition de modifier comme suit les articles 7 et 31 des tarifs généraux pour le transport des marchandises, l'annexe B aux tarifs généraux pour le transport des marchandises, l'annexe H aux tarifs généraux pour le transport des marchandises, l'article 13 des conditions générales d'application des tarifs spéciaux, le paragraphe II des conditions d'application communes du tarif spécial P. V. n° 29, chapitre 1er, ainsi que les dispositions spéciales aux transports empruntant les lignes à voie étroite, prévues audit chapitre, l'article 8 du tarif spécial P. V. n° 29, chapitre 13, et le paragraphe VIII des conditions d'application particulières au titre II du tarif spécial G. V. n° 29, chapitre 1er.

Tarifs généraux pour le transport des marchandises.

TEXTE ACTUEL

Article 7.

Distances et itinéraires.

I. — Tout kilomètre entamé est payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Pour toute distance inférieure à 6 kilomètres, la perception est faite pour 6 kilomètres.

II. — La minimum de 6 kilomètres ne s'applique qu'une fois pour l'ensemble du parcours.

III. — La distance à utiliser pour le calcul du prix de transport résultant d'un barème déterminé s'établit par l'itinéraire le plus court, à moins que l'expéditeur n'ait demandé sur la déclaration d'expédition l'emprunt d'un autre itinéraire.

IV. — *a*) Lorsque les deux gares entre lesquelles le barème doit être appliqué appartiennent toutes deux au même réseau, la distance correspondant à l'itinéraire le plus court s'obtient, même en empruntant d'autres réseaux participants, au moyen des tableaux de distances particuliers à chacun desdits réseaux, approuvés par décision ministérielle.

b) Lorsque les deux gares entre lesquelles le barème doit être appliqué appartiennent à des réseaux différents, la distance correspondant à l'itinéraire le plus court s'obtient au moyen du tableau des distances de réseau à réseau dont l'établissement a été approuvé par décision ministérielle, pourvu que la distance ainsi déterminée s'établisse par un itinéraire empruntant exclusivement les voies des réseaux participant au tarif.

S'il en est autrement, la taxe établie par application du barème est calculée d'après la distance de l'itinéraire le plus direct, obtenu au moyen des tableaux de distances kilométriques annexés aux présents tarifs généraux (1). Sur les lignes de la région Ouest, les distances à prendre sont les distances réelles.

V. — La distance correspondant à un itinéraire allongé demandé par l'expéditeur s'obtient au moyen des tableaux de distances kilométriques annexés aux présents tarifs généraux (1). Sur les lignes de la région Ouest, les distances à prendre sont les distances réelles.

VI. — Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux envois dont les prix de transport sont calculés sur d'autres bases que la distance kilométrique.

Article 31.

Taxe minimum applicable aux envois ayant fait l'objet, soit d'une modification au contrat de transport primitif, soit d'expéditions successives.

Lorsque les taxes applicables à ces envois sur les parcours successifs résultant d'un même barème, la taxe totale perçue de bout en bout (abstraction faite des frais accessoires prévus aux articles 14 et 15 des présents tarifs) ne peut, en aucun cas, être inférieure à la taxe (abstraction faite des frais accessoires prévus auxdits articles 14 et 15) résultant de l'application de ce barème sur la distance totale établie par le même itinéraire. La différence est perçue, le cas échéant, en même temps que la taxe afférente au dernier parcours.

Tarifs généraux pour le transport des marchandises.

TEXTE PROPOSÉ

Article 7.

Distances et itinéraires.

I. — Lorsque les prix de transport doivent être calculés d'après la distance kilométrique, il est fait application d'une distance minimum de 6 kilomètres. Ce minimum n'est applicable qu'une fois pour l'ensemble du parcours.

II. — Sauf dans les cas visés aux paragraphes III et IV ci-dessous, la distance à utiliser pour le calcul du prix de transport résultant d'un barème déterminé s'établit par l'itinéraire le plus court.

La distance correspondant à cet itinéraire s'obtient au moyen des tableaux de distances ci-après, approuvés par décision ministérielle:

1° Tableau A (marchandises) donnant les distances kilométriques des gares de pleine ligne à leurs gares de bifurcation ou de rattachement;

2° Tableau B (marchandises) donnant les distances kilométriques entre:

a) Les gares situées sur une même section de ligne ou sur des sections voisines;

b) Les gares de bifurcation ou de rattachement.

III. — Lorsque la distance correspondant à l'itinéraire le plus court s'établit en empruntant des lignes ou sections de lignes sur lesquelles le tarif à utiliser n'est pas applicable, la taxe est calculée d'après la distance de l'itinéraire le plus court évitant ces lignes ou sections de lignes, obtenue au moyen des tableaux de distances ci-après:

a) Tableau A (marchandises) visé sous le chiffre II ci-dessus;

b) Tableau C (marchandises) donnant les distances servant au calcul des prix de transport par un itinéraire différent de l'itinéraire court, également approuvé par décision ministérielle.

(1) En grande vitesse les distances à prendre pour la traversée de Paris par voies ferrées sont les suivantes:

GARES	PARIS-Saint-Lazare.	PARIS-NORD	PARIS-EST	PARIS-LYON	PARIS-Austerlitz.	PARIS-Bestiaux.
	km.	km.	km.	km.	km.	km.
Paris - Saint-Lazare....	»	12	12	21	22	12
Paris-Nord..	12	»	7	17	18	8
Paris-Est....	12	7	»	17	17	8
Paris-Lyon..	21	17	17	»	10	13
Paris-Austerlitz.....	22	18	17	10	»	14

IV. — Lorsque l'expéditeur a demandé sur la déclaration d'expédition l'emprunt d'un itinéraire différent de l'itinéraire court, la taxe est calculée d'après la distance correspondant à l'itinéraire revendiqué, obtenue au moyen des tableaux A et C précités.

V. — Les distances obtenues par emprunt des lignes à voie étroite ne peuvent pas être utilisées pour l'établissement de la taxe des transports effectués entre des gares situées sur les lignes à voie normale.

L'emprunt de lignes à voie étroite pour le calcul des distances n'est admis que pour les envois en provenance primitive ou à destination définitive des gares situées sur ces lignes.

Pour l'application de cette règle, le réseau breton n'est pas considéré comme étant à voie étroite.

VI. — Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux envois dont les prix de transport sont calculés sur d'autres bases que la distance kilométrique.

Article 31.

Taxe minimum applicable aux envois ayant fait l'objet, soit d'une modification au contrat de transport primitif, soit d'expéditions successives

Lorsque les taxes applicables à ces envois sur les parcours successifs résultent d'un même barème, la taxe totale perçue de bout en bout (abstraction faite des frais accessoires prévus aux articles 14 et 15 des présents tarifs) ne peut, en aucun cas, être inférieure à la taxe (abstraction faite des frais accessoires prévus auxdits articles 14 et 15) résultant de l'application de ce barème sur la distance totale établie par le même itinéraire.

En outre, pour les marchandises primitivement adressées à une gare située sur une ligne à voie étroite (autre que celles du réseau breton) puis dirigées, soit en vertu d'un ordre de l'expéditeur, soit pour toute autre cause, sur une gare située sur une ligne à voie normale, la taxe déterminée dans les conditions qui précèdent ne peut être inférieure à celle qui résulterait de l'application dudit barème sur la distance totale du point de départ primitif au point de destination définitif, obtenue sans emprunt de la voie étroite.

La différence est perçue, le cas échéant, en même temps que la taxe afférente au dernier parcours.

ANNEXE B

AUX TARIFS GÉNÉRAUX POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES

TEXTE ACTUEL

TITRE Ier

CHAPITRE Ier

Dispositions communes à la grande et à la petite vitesse.

Régions Sud-Est et Sud-Ouest.

Transports en provenance ou à destination des gares de Sète.

Les transports en provenance ou à destination de Sète-Méditerranée bénéficient, s'il y a avantage pour le public, des prix applicables de ou pour Sète-Ville.

Les transports en provenance ou à destination de Sète-Ville bénéficient, s'il y a avantage pour le public, des prix applicables de ou pour Sète-Méditerranée.

Les transports en provenance ou à destination soit de Sète-Ville, soit de Sète-Méditerranée, sont taxés sur la plus courte des deux distances de Sète-Ville ou de Sète-Méditerranée suivant la direction des transports.

. . . . . .

CHAPITRE 3 (§ 3).

Région Sud-Est.

Dispositions spéciales à certaines gares.

A) Caronte-la-Gaffette:

Les taxes sont calculées sur la distance de ou pour Port-de-Bouc, augmentée de 3 kilomètres.

Les délais de transport fixés par les tarifs sont augmentés de vingt-quatre heures pour

tous les transports en provenance ou à destination de Caronte-la-Gaffette.

. . . . . .

B) Montpellier-les-Prés-d'Arènes:

Les taxes sont établies comme de ou pour Montpellier.

Lorsqu'il est fait application d'un prix ferme ou de barème comprenant les frais de chargement ou de déchargement, il est déduit de ce prix la somme correspondant à ces frais qui est prévue par les tarifs généraux pour le transport des marchandises.

Lorsqu'il est fait application d'un barème par expédition, les frais de chargement ou de déchargement ne sont pas perçus.

. . . . . .

C) Pompadour-Maisons-Alfort:

Les taxes sont établies comme de ou pour Maisons-Alfort—Alfortville.

TITRE II

TRANSPORTS EMPRUNTANT DES LIGNES A VOIE ÉTROITE DE LA S. N. C. F.

CHAPITRE 1er

Dispositions communes à la grande et à la petite vitesse.

Région Sud-Ouest.

Dispositions relatives aux lignes électriques à voie étroite de Villefranche-Vernet-les-Bains à Bourg-Madame, de Bourg-Madame à la Tour-de-Carol.

Calcul des taxes applicables aux transports empruntant ces lignes (1):

Il est perçu pour le transbordement à Villefranche-Vernet-les-Bains et la Tour-de-Carol dans les relations des gares des lignes électriques de Villefranche-Vernet-les-Bains à Bourg-Madame et de Bourg-Madame à la Tour-de-Carol, avec les autres gares de la S. N. C. F.:

Pour les transports à grande vitesse, les droits de manutention (chargement et déchargement) prévus par l'article 14 des tarifs généraux;

Pour les transports d'animaux vivants taxés aux conditions du tarif à vitesse unique, les droits de manutention (chargement et déchargement) prévus par ledit tarif;

Pour les transports à petite vitesse, les droits ci-après: marchandises, véhicules routiers taxés au poids: 8 fr. 3 d. par tonne; véhicules routiers taxés à l'unité: 30 fr. 5 d. par unité; toutefois, pour les minerais, il n'est perçu que la moitié du droit ci-dessus.

CHAPITRE 2

(Réservé.)

CHAPITRE 3

Dispositions particulières à la petite vitesse.

§ I. — Région Est.

Transports empruntant les lignes à voie étroite de Colmar à Marckolsheim et de Lutzelbourg à Drulingen (1).

Les tableaux de distance indiquent, pour chaque relation, la distance calculée par l'itinéraire le plus court.

Toutefois, lorsque cet itinéraire emprunte, en transit, la section de ligne à voie étroite de Lutzelbourg à Drulingen, les tableaux indiquent, en outre, la distance correspondant au plus court des itinéraires empruntant exclusivement des lignes à voie normale.

Si les intéressés n'ont pas revendiqué un itinéraire déterminé, les transports sont taxés sur l'une ou l'autre des distances précitées selon qu'il y a intérêt pour le public.

Lorsque des transports empruntent en transit la section à voie étroite de Lutzelbourg à Drulingen, il est perçu, à chaque point de transit, les droits de transbordement ci-après:

Marchandises, véhicules routiers taxés au poids, 8 fr. 3 d. par tonne;

Véhicules routiers taxés à l'unité, 30 fr. 5 d. par unité.

(1) Voir à la fin de l'annexe le texte de ce renvoi.

Lorsque des transports empruntent en transit la section à voie étroite de Colmar à Marckolsheim, il est perçu, à Colmar, les droits de transbordement fixés ci-dessus.

Il n'est pas perçu de droits de transbordement au point de jonction avec les lignes à voie normale pour les transports en provenance ou à destination des gares des lignes à voie étroite de Colmar à Marckolsheim et de Lutzelbourg à Drulingen (y compris Lutzelbourg ou Drulingen suivant le sens du parcours).

Les lignes à voie étroite de Colmar à Marckolsheim et de Lutzelbourg à Drulingen ne sont pas ouvertes aux transports ci-après en provenance ou à destination de lignes à voie normale:

1° Transports en wagons-réservoirs ou autres appartenant à des particuliers ou assimilés;

2° Transports en wagons plombés ou cadenassés par les expéditeurs.

§ 2. — Région Sud-Ouest.

Transports empruntant les lignes à voie étroite du Blanc à Argent et d'Uzerche à Tulle (1).

Si, pour le calcul de la taxe, la plus courte distance s'établit en empruntant en transit une ou plusieurs de ces lignes, le prix de transport est majoré, pour chaque point de transit, des droits de transbordement ci-après:

Marchandises, véhicules routiers taxés au poids, 8 fr. 3 d. par tonne;

Véhicules routiers taxés à l'unité, 30 fr. 5 d. par pièce.

Il n'est pas perçu de droits de transbordement au point de transit pour les relations des gares ou stations des lignes à voie étroite désignées ci-dessus avec les autres gares et stations de la Société nationale des chemins de fer français:

TITRE III

RELATIONS S. N. C. F. — CHEMINS DE FER SECONDAIRES

CHAPITRE 3 (§ 4).

Région Sud-Est, Est de Lyon.

Mode de taxation des transports du chemin de fer d'intérêt local de l'Est de Lyon sur les lignes de la région Sud-Est ou inversement.

a) Transitant par Aoste.

Les transports . . . . . .

b) Transitant par Lyon-Part-Dieu.

Les transports admis à transiter par Lyon-Part-Dieu sont taxés de la manière suivante sur la Société nationale des chemins de fer français:

1° Marchandises allant sur l'Est de Lyon ou sur la ligne de Lyon au Pont-de-Sault-Brenaz et à l'arrivage desquelles est ouverte Lyon-Part-Dieu: taxes pour Lyon-Part-Dieu;

2° Marchandises venant de l'Est de Lyon ou de la ligne de Lyon au Pont-de-Sault-Brenaz et à l'expédition desquelles est ouverte Lyon-Part-Dieu: taxes de Lyon-Part-Dieu;

3° Marchandises au service desquelles n'est pas ouverte Lyon-Part-Dieu:

a) Taxes de Lyon-Guillotière pour les expéditions en provenance ou à destination de Lyon-Saint-Clair, de Collonges-Fontaines et de toutes autres gares ou stations au-delà dont l'itinéraire s'établit soit par Lyon-Saint-Clair, soit par le raccordement de Collonges-Fontaines à Lyon-Saint-Clair;

b) Taxes de Lyon-Saint-Clair pour les expéditions en provenance ou à destination de Lyon-Guillotière et de toutes autres gares ou stations au-delà dont l'itinéraire s'établit par Lyon-Guillotière.

Pour l'application de cette disposition, la distance sur les voies de la région Sud-Est à utiliser de ou pour certains points de transit Sud-Est, Sud-Ouest est celle indiquée ci-après, au lieu de celle qui figure au tableau B pour les mêmes parcours:

(1) Ces dispositions ne sont pas applicables aux expéditions dont le poids ne dépasse pas une tonne, qui sont taxées dans les conditions fixées par le tarif des petits colis, le tarif des expéditions express, l'annexe A aux tarifs généraux et l'article 4 des conditions générales d'application des tarifs spéciaux.

	kilomètres.
Sur Lyon-Guillotière:	
Juvisy (gare) transit	486
Malesherbes-transit	433
Auxy-Juranville-transit	407
Montargis-transit	385
Gien-transit	349
Cosne-transit	308
Saincaize-transit	241
Moulins-transit	192
Gannat-transit	184
Clermont-Ferrand-transit	195

ANNEXE B

AUX TARIFS GÉNÉRAUX POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES

TEXTE PROPOSÉ

TITRE Ier

CHAPITRE 1er

Dispositions communes à la grande et à la petite vitesse.

Régions Sud-Est et Sud-Ouest.

Transports en provenance ou à destination des gares de Sète.

Les transports en provenance ou à destination soit de Sète-Ville, soit de Sète-Méditerranée, bénéficient du prix le plus avantageux applicable de ou pour l'une quelconque de ces gares.

CHAPITRE 3 (§ 3).

Région Sud-Est.

Dispositions spéciales à la gare de Caronte-la-Gaffette.

Les délais de transport fixés par les tarifs sont augmentés de vingt-quatre heures pour tous les transports en provenance ou à destination de Caronte-la-Gaffette.

TITRE II

TRANSPORTS EMPRUNTANT DES LIGNES A VOIE ÉTROITE DE LA S. N. C. F.

Liste des lignes à voie étroite exploitées par la S. N. C. F.

Région Est.

Lutzelbourg à Drulingen;
Colmar à Marckolsheim.

Région Ouest (lignes du réseau breton).

Guingamp à Paimpol;
Guingamp à Carhaix;
Carhaix à Rosporden;
Morlaix à Carhaix;
Saint-Méen à Loudéac et à Carhaix;
Carhaix à Châteaulin-embranchement;
Châteaulin-embranchement à Camaret et au Fret.

Région Sud-Est.

Saint-Gervais-les-Bains-le-Fayet à la frontière suisse;
Orange au Buis-les-Baronnies.

Région Sud-Ouest.

Le Blanc à Argent;
Tulle à Argentat et à Uzerche;
Seilhac à Treignac;
Villefranche-Vernet-les-Bains à la Tour-de-Carol.

Dispositions particulières aux transports en provenance ou à destination de la ligne de Villefranche-Vernet-les-Bains à la Tour-de-Carol (région Sud-Ouest).

Par dérogation aux dispositions de l'article 15, paragraphe II, 2e alinéa, des tarifs généraux, il est perçu pour le transbordement à Villefranche-Vernet-les-Bains et à la Tour-de-Carol dans les relations entre les gares de

la ligne visée ci-dessus et les autres gares de la Société nationale des chemins de fer français (1):

Pour les transports à grande vitesse, les droits de manutention (chargement et déchargement) prévus par l'article 14 des tarifs généraux;

Pour les transports d'animaux vivants taxés aux conditions du tarif à vitesse unique, les droits de manutention (chargement et déchargement) prévus par ledit tarif;

Pour les transports à petite vitesse, les droits ci-après: marchandises, véhicules routiers taxés au poids: 8 fr. 3 d. par tonne; véhicules routiers taxés à l'unité: 30 fr. 5 d. par unité; toutefois, pour les minerais, il n'est perçu que la moitié du droit ci-dessus.

TITRE III

RELATIONS S. N. C. F. — CHEMINS DE FER SECONDAIRES

CHAPITRE 3 (§ 4).

Région Sud-Est, Est de Lyon.

Mode de taxation des transports transitant par Aoste, du chemin de fer d'intérêt local de l'Est de Lyon sur les lignes de la région Sud-Est ou inversement.

Les transports . . . . . .

ANNEXE II

AUX TARIFS GÉNÉRAUX POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES

TEXTE ACTUEL

Répartition en régions des lignes de la S. N. C. F.

. . . . . .

Conditions générales d'application des tarifs spéciaux.

CHAPITRE 2

Dispositions particulières à la grande vitesse.

Article 13.

Recherche de la taxe la plus réduite.

L'indication par l'expéditeur sur sa déclaration d'expédition d'une des mentions « Tarif spécial, Tarif réduit, Tarif le plus réduit », entraine pour la S. N. C. F. l'obligation d'appliquer sur l'ensemble de son parcours la taxe totale la plus réduite, calculée sur l'itinéraire de taxation, tel qu'il est défini à l'article 7, paragraphes III, IV et V des tarifs généraux.

ANNEXE II

AUX TARIFS GÉNÉRAUX POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES

TEXTE PROPOSÉ

L'annexe II est supprimée.

Conditions générales d'application des tarifs spéciaux.

CHAPITRE 2

Dispositions particulières à la grande vitesse.

Article 13.

Recherche de la taxe la plus réduite.

L'indication par l'expéditeur sur sa déclaration d'expédition d'une des mentions « Tarif spécial, Tarif réduit, Tarif le plus réduit », entraine pour la S. N. C. F. l'obligation d'appliquer sur l'ensemble de son parcours la taxe totale la plus réduite, calculée sur l'itinéraire de taxation, tel qu'il est défini à l'article 7 des tarifs généraux.

(1) Ces dispositions ne sont pas applicables aux expéditions dont le poids ne dépasse pas une tonne qui sont taxées dans les conditions fixées par le tarif des petits colis, le tarif des expéditions express, l'annexe A aux tarifs généraux et l'article 4 des conditions générales d'application des tarifs spéciaux.

Tarif spécial P. V. n° 29.

Réglementations diverses.

CHAPITRE 1er

TEXTE ACTUEL

Conditions d'application communes.

. . . . . .

II. — *Calcul des distances.* — Par dérogation aux dispositions de l'article 7, alinéa V, des tarifs généraux, lorsque le chemin de fer subordonne l'acceptation des transports à la revendication par l'expéditeur d'un itinéraire allongé jalonné exclusivement par des points de transit entre les réseaux participants, les distances à utiliser sont celles des tableaux de distances particuliers à chacun desdits réseaux.

Dispositions spéciales aux transports empruntant les lignes à voie étroite (×).

. . . . . .

Lorsqu'il est accepté sur ces lignes des . . . . . ., cette distance sera prise dans l'annexe au présent chapitre.

(×) L'application des. . . . . .

Tarif spécial P. V. n° 29.

Réglementations diverses.

CHAPITRE 1er

TEXTE PROPOSÉ

Conditions d'application communes.

. . . . . .

II. — *Calcul des distances.* — Le chemin de fer peut subordonner l'acceptation des transports à la revendication par l'expéditeur d'un itinéraire allongé.

Dans ce cas, la distance est obtenue à l'aide des tableaux A et C ainsi qu'il est prévu à l'article 7, paragraphe IV, des tarifs généraux.

Dispositions spéciales aux transports empruntant les lignes à voie étroite (×).

. . . . . .

Lorsqu'il est accepté sur ces lignes des . . . . . ., cette distance est prise dans l'annexe I au tableau A (Marchandises).

B) *Distances applicables pour le calcul des taxes ou surtaxes spéciales prévues pour certains tarifs.*

(×) L'application des. . . . . .

Tarif spécial P. V. 29.

CHAPITRE 13. — SECTION I

Transports par trains complets.

TEXTE ACTUEL

Article 8.

Calcul des prix de transport.

Sauf indication contraire . . . . . pour cette marchandise.

L'emprunt d'un itinéraire autre que l'itinéraire court n'est admis qu'après accord entre la Société nationale des chemins de fer français et les intéressés (1).

Par dérogation aux dispositions de l'article 7, paragraphe V, des tarifs généraux, lorsque l'itinéraire allongé n'est jalonné que par des points de transit entre les régions participantes, la distance à utiliser pour le calcul de la taxe est obtenue au moyen des tableaux de distances particuliers à chacun desdites régions.

S'il s'agit de transport . . . . . .

(1) Pendant la durée des hostilités, le texte du deuxième alinéa de l'article 8 est remplacé par le suivant:

Le chemin de fer peut subordonner l'acceptation d'un train complet à la revendication par l'expéditeur d'un itinéraire détourné et à la remise du tonnage correspondant à cet itinéraire. Dans ce cas . . . . . .

Tarif spécial P. V. 29.

CHAPITRE 13. — SECTION I

Transports par trains complets.

TEXTE PROPOSÉ

Article 8.

Calcul des prix de transport.

Sauf indication contraire . . . . . pour cette marchandise.

L'emprunt d'un itinéraire autre que l'itinéraire court n'est admis qu'après accord entre la Société nationale des chemins de fer français et les intéressés.

Dans ce cas, la distance est obtenue à l'aide des tableaux A et C ainsi qu'il est prévu à l'article 7, paragraphe IV, des tarifs généraux (1).

S'il s'agit de transport . . . . . .

Tarif spécial C. V. n° 29.

CHAPITRE 1er

TEXTE ACTUEL

. . . . . .

Conditions d'application particulières au titre II.

. . . . . .

VIII. — *Calcul des distances.* — Par dérogation aux dispositions de l'article 7, alinéa V, des tarifs généraux, lorsque le chemin de fer subordonne l'acceptation des transports à la revendication par l'expéditeur d'un itinéraire allongé jalonné exclusivement par des points de transit entre les réseaux participants, les distances à utiliser sont celles des tableaux de distances particuliers à chacun desdits réseaux.

Tarif spécial C. V. n° 29.

CHAPITRE 1er

TEXTE PROPOSÉ

. . . . . .

Conditions d'application particulières au titre II.

. . . . . .

VIII. — *Calcul des distances.* — Le chemin de fer peut subordonner l'acceptation des transports à la revendication par l'expéditeur d'un itinéraire allongé.

Dans ce cas, la distance est obtenue à l'aide des tableaux A et C, ainsi qu'il est prévu à l'article 7, paragraphe IV, des tarifs généraux.

Les dispositions proposées seront mises en vigueur à une date qui sera fixée ultérieurement.

(*Paris, le 28 mai 1942.*)

(1) Pendant la durée des hostilités, le chemin de fer peut subordonner l'acceptation d'un train complet à la revendication par l'expéditeur d'un itinéraire détourné et à la remise du tonnage correspondant à cet itinéraire. Dans ce cas . . . . . .

La Société nationale des chemins de fer français a soumis à l'homologation ministérielle la proposition de modifier le tarif spécial P. V. n° 6 comme il est indiqué ci-après:

Transports à petite vitesse.

Tarif spécial P. V. n° 6.

BOISSONS

Chapitre 1er.

Société nationale des chemins de fer français d'une gare quelconque à une gare quelconque de la Société nationale des chemins de fer français.

§ Ier. — Marchandises désignées ci-après.

DÉSIGNATION des marchandises.	BAREMES APPLICABLES aux marchandises non exportées. — Par wagon chargé de 10 tonnes (sauf indication contraire).	BAREMES APPLICABLES aux marchandises exportées. — Par wagon chargé de 10 tonnes (sauf indication contraire).
.....	.....	.....
Glace (eau congelée).....	..... 124 (5 tonnes.) ..... 68 (c) (10 tonnes.)	..... 129 (5 tonnes.) Jusqu'à 266 km..... 238 Au delà ..... 73 (10 tonnes.)

(a) .....
(b) .....
(c) A titre temporaire et pour une période qui prendra fin le 15 octobre 1942, la glace (eau congelée) expédiée en wagons isothermes ou réfrigérants sur des relations et suivant des acheminements concertés avec la Société nationale des chemins de fer français en vue d'utiliser ces wagons en retour, bénéficie par wagon chargé de 10 tonnes des prix du barème 92.

(*Paris, le 4 juin 1942.*)

La Société nationale des chemins de fer français a soumis à l'homologation ministérielle la proposition de suspendre l'application des dispositions du tarif spécial P. V. n° 7 indiquées ci-après:

CHAPITRE 2 (§ III)

Combustibles minéraux en provenance d'une houillère ou d'une exploitation de lignite à une gare de la Société nationale des chemins de fer français située sur la ligne de Honfleur à Bagnères-de-Bigorre par Rouen-Orléans, Elbeuf-Ville... ou entre cette ligne et la côte de la Manche et de l'océan Atlantique comprise entre Honfleur et Hendaye.

CHAPITRE 2 (§ VIII)

Combustibles minéraux en provenance d'une houillère de la Moselle, du Nord ou du Pas-de-Calais à une gare de la Société nationale des chemins de fer français située sur la ligne de Honfleur aux Sables-d'Olonne par Rouen-Orléans, Elbeuf-Ville... ou entre cette ligne et la côte de la Manche et de l'océan Atlantique comprise entre Honfleur et les Sables-d'Olonne.

CHAPITRE 5 (§ I C, 2°)

Houille de Ronchamp à une gare de la région Est desservant une fabrique de coke de four par rame de 100 tonnes.

CHAPITRE 8 (§ II, A)

Anthracite, coke de four, houille, poussier de coke de four, d'une houillère desservie par la région Sud-Ouest à une gare située sur la ligne de Parcoul-Médillac à Saint-Jean-de-Luz ou à l'Ouest de cette ligne ou sur la ligne d'Espiet à Bordeaux-Saint-Jean.

CHAPITRE 9 (§ VII)

Lignite de Trets, Gardanne, la Barque, Gréasque, Cadolive-Saint-Savournin et Valdonne-Peypin à l'Estaque, Fos-sur-Mer et Marseille.

CHAPITRE 9 (§ VIII)

Houille, lignite en provenance d'une houillère ou d'une exploitation de lignite située dans les départements du Gard ou des Bouches-du-Rhône à Grasse.

CHAPITRE 9 (§ IX)

Lignite de Trets, Gardanne, la Barque, Gréasque, Cadolive-Saint-Savournin et Valdonne-Peypin à Drap-Cantaron, Nice-Saint-Roch, Pelle, Balaruc-les-Bains et Sète-Ville.

CHAPITRE 11 (§ Ier)

Combustibles minéraux d'une houillère ou d'une exploitation de lignite située dans des départements désignés sur Agde, Berre, Pas-des-Lanciers, Port-de-Bouc, etc.

CHAPITRE 12 A

Houille destinée à la fabrication du gaz d'éclairage en provenance d'une houillère de la Loire, de la Moselle, du Nord ou du Pas-de-Calais sur des gares et sections de lignes désignées.

CHAPITRE 14 (§ II)

Combustibles minéraux en provenance d'une houillère ou d'une exploitation de lignite desservie par une gare des régions Sud-Est et Sud-Ouest à une gare de la Société nationale des chemins de fer français située sur la ligne des Sables-d'Olonne à Bagnères-de-Bigorre par Chantonnay, Thouars, Saumur... ou entre cette ligne et la côte de l'océan Atlantique comprise entre les Sables-d'Olonne et Hendaye.

CHAPITRE 16 (§ Ier)

Agglomérés de houille, coke de four, houille, poussier de coke de four, d'une houillère du Nord ou du Pas-de-Calais sur des gares désignées des régions de Rouen ou du Havre.

CHAPITRE 18

Combustibles minéraux en provenance d'une houillère ou d'une exploitation de lignite desservie par une gare de la région Ouest à une gare située sur la ligne de Honfleur à Bordeaux ou à l'Ouest de cette ligne.

CHAPITRE 52 (§ I A, 2°)

Agglomérés d'anthracite, de houille ou de lignite, anthracite en provenance d'une houillère desservie par une gare de chemin de fer de Saint-Georges-de-Commiers à la Mure à une gare située sur la ligne de Honfleur à Bagnères-de-Bigorre par Rouen, Elbeuf, Louviers, etc. ou entre cette ligne et la côte de la Manche et de l'océan Atlantique comprise entre Honfleur et Hendaye.

CHAPITRE 52 (§ I A, 3°)

Agglomérés d'anthracite, de houille ou de lignite, anthracite en provenance d'une houillère desservie par une gare du chemin de fer de Saint-Georges-de-Commiers à la Mure à destination de Agde, Arles, Berre, Caronte-la-Gaffette, etc.

CHAPITRE 116

Agglomérés d'anthracite, de houille ou de lignite, houille, lignite en provenance d'une houillère ou d'une exploitation de lignite située dans des départements désignés à destination de Agde, Caronte-la-Gaffette, la Nouvelle, etc.

CHAPITRE 209

Coke du Cluzel à Barcarin.

(*Paris, le 11 juin 1942.*)

La Société nationale des chemins de fer français a soumis à l'homologation ministérielle une proposition tendant à libeller comme suit l'article 4 des tarifs généraux applicables aux voyageurs, bagages et chiens accompagnés:

Article 4.

I. — *Billets.*

Le transport des voyageurs est effectué moyennant payement préalable du prix de la place. Ce payement est constaté par la délivrance d'un billet valable pour la classe de voiture qu'il indique et, au départ, pour la date qui y est portée.

Il est délivré soit des billets simples, soit des billets d'aller et retour taxés au prix de deux billets simples et valables pour le même itinéraire à l'aller et au retour.

II. — *Validité.*

a) Billets simples. — Le parcours doit être effectué sans autres interruptions de temps que celles indiquées aux tableaux de la marche des trains, à moins que le voyageur n'use de la faculté d'arrêt prévue par le chiffre III ci-après;

b) Billets d'aller et retour. — La validité de ces billets est fixée à:

6 jours pour les parcours simples jusqu'à 50 kilomètres;

10 jours pour les parcours simples de 51 à 100 kilomètres;

20 jours pour les parcours simples de 101 à 400 kilomètres;

30 jours pour les parcours simples de 401 à 600 kilomètres;

40 jours pour les parcours au-dessus de 600 kilomètres,

calculés de minuit à minuit sur la distance afférente à l'itinéraire taxé.

La durée de validité des billets court du jour de départ (ce jour compris).

Les dimanches et jours de fêtes légales sont comptés dans la période de validité. Toutefois, lorsque le dernier jour de la validité est un samedi ou une veille de fête légale, l'expiration est reportée au lendemain ou au surlendemain si ce dernier jour est également un jour de fête légale ou un dimanche.

Les jours de fêtes légales visés dans les présents tarifs sont: le 1er janvier, le lundi de Pâques, le 1er mai, l'Ascension, le lundi de la Pentecôte, le 14 juillet, l'Assomption, la Toussaint, le 11 novembre et le jour de Noël.

Le voyageur peut rentrer à son point de départ après l'expiration de la validité de son billet ou coupon de retour, à la condition de reprendre à la gare de retour un train partant avant l'expiration de cette validité;

c) Dispositions communes. — Les billets non utilisés dans le délai qui leur est imparti n'ont plus aucune valeur et leur prix reste acquis au chemin de fer.

III. — *Arrêts en cours de route.*

Le voyageur muni d'un billet valable sur un parcours d'au moins 50 kilomètres de trajet simple peut s'arrêter en cours de route dans toutes les gares situées sur l'itinéraire entre le point de départ et le point de destination mentionnés sur le billet ou sur un

itinéraire plus court ou sur un itinéraire allongé emprunté moyennant supplément; il n'a pas droit à la faculté d'arrêt sur un itinéraire allongé qu'il peut être autorisé à suivre sans supplément de prix.

Les billets simples utilisés avec arrêt en cours de route ont une validité de cinq jours (dimanches et fêtes compris); cette validité court du jour de départ (ce jour compris).

Le voyageur porteur d'un billet d'aller et retour peut s'arrêter en cours de route, à l'aller et au retour, dans la limite de la validité du billet.

Lorsqu'un voyageur veut profiter de la faculté d'arrêt tout en entendant conserver ses droits au reste du parcours pour lequel son billet a été établi, il doit faire annoter son billet pour chaque arrêt, soit à la gare de départ, soit en cours de route, soit à son arrivée à la gare d'arrêt.

Le voyageur peut arriver à destination après expiration de la validité de son billet, à condition de prendre à la dernière gare d'arrêt un train partant avant l'expiration de cette validité.

Le nombre et la durée des arrêts ne sont limités que par la validité du billet.

IV. — *Changement de classe.*

Le voyageur qui veut prendre place sur tout ou partie du parcours dans une voiture d'une classe supérieure à celle indiquée par son billet est tenu, avant de changer de classe, d'en faire la déclaration au conducteur du train et de payer, pour le parcours effectué en déclassement, un supplément égal à la différence, d'après le tarif ordinaire des billets simples, entre le prix afférent à la classe de la voiture dans laquelle il désire prendre place et le prix afférent à la classe à laquelle son billet lui donnait droit.

Comme conséquence de ces nouvelles dispositions, le chiffre V de l'article 7 desdits tarifs généraux serait supprimé, ainsi que les premier, troisième et quatrième alinéas de l'article 1er et les articles 2 et 3 des conditions communes d'application aux titres Ier, II et III du tarif spécial des billets d'aller et retour et circulaires (dont l'application est et demeure suspendue). En outre, les modifications correspondantes seraient apportées aux différents autres tarifs spéciaux maintenus en vigueur ou dont l'application est temporairement suspendue.

2° Avis.

La Société nationale des chemins de fer français a fait connaître à l'administration supérieure son intention de mettre en vigueur, le 1er juillet 1942, un premier supplément au tarif international pour le transport à petite vitesse des marchandises par wagon complet, échangées entre l'Allemagne (y compris le protectorat de Bohême et de Moravie) et l'Espagne, le Portugal et leurs au delà en transit par la France (édition du 1er janvier 1942).

Conformément à l'article 14, 1° *b* du cahier des charges, la Société nationale des chemins de fer français a proposé de proroger jusqu'au 31 décembre 1942 les prix d'application prévus dans le tableau annexé au tarif spécial n° 129, chapitre 11, pour les cartons et papiers expédiés de Grenoble sur Paris-Bercy.

(*Lettre du 9 juin 1942.*)

3° Projets de conventions concernant des taxes convenues.

AVENANT

À LA CONVENTION TARIFAIRE AVEC LA SOCIÉTÉ ANONYME DES ÉTABLISSEMENTS MÉTROPOLITAINS E. LAMBERT ET Ce

Entre la Société nationale des chemins de fer français (S. N. C. F.), d'une part, et la société anonyme des établissements métropolitains E. Lambert et Ce réunis, dont le siège social est à Neuilly-sur-Seine (Seine), représentée par M. Alfred Gazelle, son président directeur général, d'autre part, il a été convenu ce qui suit:

Article 1er.

La désignation de l'établissement contractant est modifiée comme suit:

La société anonyme des établissements métropolitains E. Lambert et Ce réunis, dont le siège social est à Neuilly-sur-Seine (Seine), représentée par M. Alfred Gazelle, son président, directeur général.

Article 2.

L'article 1er de la convention est remplacé par le suivant:

Portée de la convention.

La convention s'étend:

a) Aux bouteilles de rhum expédiées des gares de Bordeaux (toutes gares), Marseille (toutes gares) et Saint-Ouen-les-Docks, à destination de toutes les gares de la Société nationale des chemins de fer français;

b) Aux emballages vides en retour correspondant aux transports visés au paragraphe *a*) ci-dessus et reçus par la société anonyme des établissements métropolitains E. Lambert et Ce réunis dans les gares de Bordeaux (toutes gares), Marseille (toutes gares) et Saint-Ouen-les-Docks;

c) Aux colis d'objets de publicité joints aux envois de bouteilles de rhum. Le tonnage des articles de publicité ainsi expédiés ne devra pas excéder 1 p. 100 du tonnage global expédié.

Article 3.

L'article 2 est modifié comme il est indiqué ci-après:

Engagement de la Société anonyme des établissements métropolitains E. Lambert et Ce réunis.

La Société anonyme des établissements métropolitains E. Lambert et Ce réunis s'engage

* *

Article 4.

L'article 3 est modifié comme suit:

La Société nationale des chemins de fer français s'engage à appliquer:

aux litres, 3/4 de litre..., correspondant à la zone à laquelle appartient la gare destinataire,

aux bouteilles et emballages vides, à destination de Bordeaux (toutes gares), Marseille (toutes gares) et Saint-Ouen-les-Docks, le prix par litre correspondant à la zone à laquelle appartient la gare expéditrice.

NUMÉRO de zones (voir tableau annexe).	PRIX PAR LITRE, sous condition d'un minimum de 12 litres.	
	Rhum en caisses.	Emballages vides en retour.
	francs.	francs.
1re	0 66	0 193
2e	0 825	0 33
3e	0 99	0 473

Les prix du tableau ci-dessus sont applicables, sans réduction, pour les envois destinés à l'exportation.

Ces prix comprennent les frais de chargement et de déchargement (lorsque ces opérations incombent au chemin de fer), d'enregistrement et de timbre. Ils sont à augmenter, le cas échéant, des surtaxes locales temporaires et des taxes sur les voies des quais des ports.

Pour chaque expédition, la taxe de transport est calculée sur le nombre total de litres arrondi, le cas échéant, à l'unité supérieure.

Par dérogation à l'article 10 des tarifs généraux pour le transport des marchandises, le minimum de perception, par expédition, est fixé à 9 fr. 80 pour le plein et à 5 fr. 40 pour le vide.

Les prix ci-dessus sont également applicables aux colis d'objets de publicité.

Pour la taxe, chaque colis d'objets de publicité, dont le poids ne devra pas dépasser 2 kg. 400 par caisse de bouteilles, sera considéré comme un litre.

Article 5.

L'article 5 est remplacé par le suivant.

La convention est valable pour une période d'un an, à partir du 20 janvier 1939; elle se renouvelle d'année en année, par tacite reconduction, pour des périodes successives dont la durée ne peut excéder une année.

Elle peut être dénoncée, sous condition d'un préavis de quatre mois, à l'expiration de chaque période annuelle.

Toutefois, l'une quelconque des infractions aux clauses d'engagement de l'article 2 confère à la Société nationale des chemins de fer français le droit:

1° D'exiger de la société anonyme des établissements métropolitains E. Lambert et Ce réunis pour les envois, qui, pendant la période d'une année en cours, depuis la mise en vigueur de la convention ou son renouvellement, n'auraient pas été remis à la Société nationale des chemins de fer français, contrairement à l'engagement prévu à l'article 2 de la présente convention, le versement d'une pénalité représentant 20 p. 100 des prix qui auraient été perçus pour ces envois, par application de l'article 3, si leur transport avait été effectué par chemin de fer;

2° De dénoncer la convention, par simple lettre recommandée, après un préavis d'un mois.

Article 6.

Le présent avenant est valable pour la durée de la convention elle-même.

Les frais de timbre de cet avenant seront supportés par la société anonyme des établissements métropolitains E. Lambert et Ce réunis.

(*Lettre du 4 juin 1942.*)

4° Décisions ministérielles intervenues sur les propositions de tarifs

(La date indiquée en tête de chaque affaire est celle de la décision ministérielle. La date du *Journal officiel* mentionnée est celle du numéro qui a publié la proposition.)

Décision du 30 avril 1942. — **Société nationale des chemins de fer français.** — Proposition tendant à la suppression des dispositions prévues au chapitre 8, paragraphe II, du tarif spécial G. V. n° 3, pour le transport de la caséine fraîche, par expédition de 50 kg., et aux chapitres 8, paragraphe A), et 17, paragraphe V, du même tarif pour le transport du lait. (*Journal officiel* du 27 mai 1942.)

Décision du 18 mai 1942. — **Société nationale des chemins de fer français.** — Proposition tendant à relever les droits de chômage applicables aux wagons-réservoirs en vertu de l'article 8 du tarif spécial P. V. n° 29, chapitre 4. (*Journal officiel* du 8 avril 1942.)

Décision du 28 mai 1942. — **Société nationale des chemins de fer français.** — Proposition tendant à inscrire la relation Paris-Arras et inversement au tableau annexe au tarif spécial G. V. n° 100. (*Journal officiel* du 27 mai 1942.)

Décision du 28 mai 1942. — **Société nationale des chemins de fer français.** — Proposition tendant à l'aménagement des dispositions prévues à la classification générale des marchandises, à l'annexe B aux conditions générales d'application des tarifs spéciaux et au tarif spécial P. V. n° 9 pour le transport des bois bruts non dénommés ou ébauchés. (*Journal officiel* du 27 mai 1942.)

Décision du 5 juin 1942. — **Société nationale des chemins de fer français.** — Proposition tendant à insérer dans le tarif spécial P. V. n° 6, chapitre 1er, paragraphe I, une disposition subordonnant à l'établissement d'un cloisonnement obligatoire du chargement, l'acceptation par wagon complet: des apéritifs à base de vin ou d'alcool; des vins, cidre et poiré en bouteilles remises en vrac. (*Journal officiel* du 27 mai 1942.)

Décision du 5 juin 1942. — **Société nationale des chemins de fer français.** — Proposition tendant à relever provisoirement les conditions de tonnage prévues aux barèmes G. 5 et G. 6 inscrits au tarif spécial G. V. n° 100, chapitre 1er, *littera* B. (*Journal officiel* du 27 mai 1942.)

Décision du 5 juin 1942. — **Société nationale des chemins de fer français.** — Proposition tendant à insérer au chapitre 1er, paragraphe I-A du tarif à vitesse unique pour le transport des animaux vivants, une clause provisoire obligeant les expéditeurs d'animaux vivants de petite taille, taxés par unité, à remettre ces animaux en cages, caisses ou paniers. (*Journal officiel* du 27 mai 1942.)

Décision du 5 juin 1942. — **Société nationale des chemins de fer français.** — Proposition tendant à limiter la valeur des vins admis au bénéfice du tarif spécial P. V. n° 6: à 20 fr. le litre, pour les vins en fûts; à 30 fr. le litre pour les vins en caisses, cadres ou paniers, en bouteilles remises en vrac, en bonbonnes clissées. (*Journal officiel* du 27 mai 1942.)

Décision du 10 juin 1942. — **Chemin de fer de Saint-Georges-de-Commiers à la Mure.** — Proposition tendant au relèvement général des tarifs applicables sur la ligne de Saint-Georges-de-Commiers à la Mure (*Journal officiel* du 21 janvier 1942).

Homologation donnée sous réserve que les prix proposés pour le transport des voyageurs feront l'objet d'un tarif spécial et qu'une taxe kilométrique de 40 centimes sera prévue aux tarifs généraux, le texte les articles 1er « Prix de transport », 2 « Militaires et marins » et 3 « Enfants » devant être modifié en conséquence.

Décision du 10 juin 1942. — **Compagnie des Mines de Roche-la-Molière et Firminy.** — Proposition tendant à relever à 600 p. 100 le taux des majorations applicables aux tarifs en vigueur sur le chemin de fer de Roche-la-Molière aux Aiguilles-du-Cluzel (*Journal officiel* du 18 mars 1942).

Homologation donnée sous réserve que le prix à appliquer aux marchandises de la 3e classe, sera de 96 centimes au lieu de 98 centimes.

Décision du 11 juin 1942. — **Société nationale des chemins de fer français.** — Proposition tendant à remplacer par le barème 63 le barème 67 prévu au tarif spécial P. V. n° 18, chapitres 2, paragraphe II, et 59, paragraphe II, *littera* B, et actuellement applicable aux transports d'alumine au départ de Gardanne, Saint-Auban, Saint-Louis-les-Aygalades, Saint-Marcel ou Salindres à destination des gares désignées. (*Journal officiel* du 27 mai 1942.)

Décision du 11 juin 1942. — **Société nationale des chemins de fer français.** — Proposition tendant à inscrire au tarif spécial P. V. n° 19, chapitre 52, paragraphe II A (S. N. C. F., tramways de Pontcharra à la Rochelle et à Allevard-les-Bains), les marchandises ci-après:

Carton découpé et imprimé, carton découpé non imprimé, papier d'emballage gaufré, ondulé ou plissé, préparés pour la fabrication des boîtes et dont les différentes surfaces sont soit développées sur un même plan, soit repliées les unes contre les autres. (*Journal officiel* du 27 mai 1942).

Décision du 11 juin 1942. — **Société nationale des chemins de fer français.** — Proposition tendant à aménager certaines dispositions de la classification générale des marchandises, des tarifs spéciaux P. V. nos 11 et 12 et de l'annexe B aux conditions générales d'application des tarifs spéciaux en ce qui concerne la tarification applicable aux transports de pouzzolane. (*Journal officiel* du 27 mai 1942).

Décision du 11 juin 1942. — **Société générale des chemins de fer économiques.** — Proposition tendant, d'une part à relever les tarifs de transports applicables sur les lignes d'intérêt général de Châteaumeillant à la Guerche et de Sancoins à Lapeyrouse; d'autre part, à arrondir aux cinq décimes les taxes perçues en trafic voyageurs et au franc les taxes perçues en trafic bagages, chiens, finances, etc. (*Journal officiel* du 18 mars 1942).

Homologation donnée sous réserve qu'un tarif spécial pour le transport des blés et farine dont les prix de base seraient ceux du barème C, sera mis à l'étude.

Décision du 11 juin 1942. — **Société anonyme des mines de Carvin.** — Proposition tendant à relever les prix de transport applicables aux voyageurs sur la ligne de Carvin à Libercourt. (*Journal officiel* du 18 mars 1942).

Décisions mettant opposition à l'application des tarifs proposés, en attendant la décision définitive à intervenir.

Décision du 22 mai 1942. — **Société nationale des chemins de fer français.** — Proposition tendant à inscrire le minerai d'arsenic au chapitre 1er du tarif spécial P. V. 13 avec application, par wagon chargé de 10 tonnes, du barème spécial n° 12 pour les envois non exportés et du barème spécial n° 16 pour les envois exportés. (*Journal officiel* du 27 mai 1942.)

Vichy. — Imprimerie spéciale. — *Le Directeur des Journaux officiels:* R. Bayon-Targe.